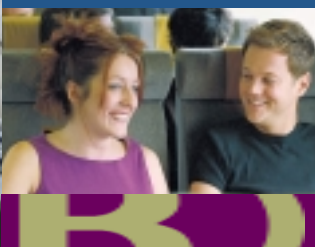


la grande vitesse

en Belgique



www.sncb.be

sncb



réalizations et projets





Destination grande vitesse

Le 14 décembre 1997 marque une date importante dans l'histoire des chemins de fer belges. Ce jour-là, la SNCB inaugurait la première ligne à grande vitesse construite dans notre pays.

Cette ligne transfrontalière, aménagée entre Bruxelles et le nord de la France, a connu un succès immédiat. A ce jour, trente millions de personnes ont voyagé sur cette autoroute ferroviaire spécialement conçue pour permettre aux Formules 1 du rail que sont l'Eurostar, le Thalys et le TGV Bruxelles-France d'atteindre la vitesse de 300 km/h.

Parallèlement à ce premier succès, les travaux se sont poursuivis sans relâche à l'est et au nord du pays pour qu'en 2006 des lignes nouvelles permettent aux Thalys de rejoindre aussi à grande vitesse l'Allemagne et les Pays-Bas.



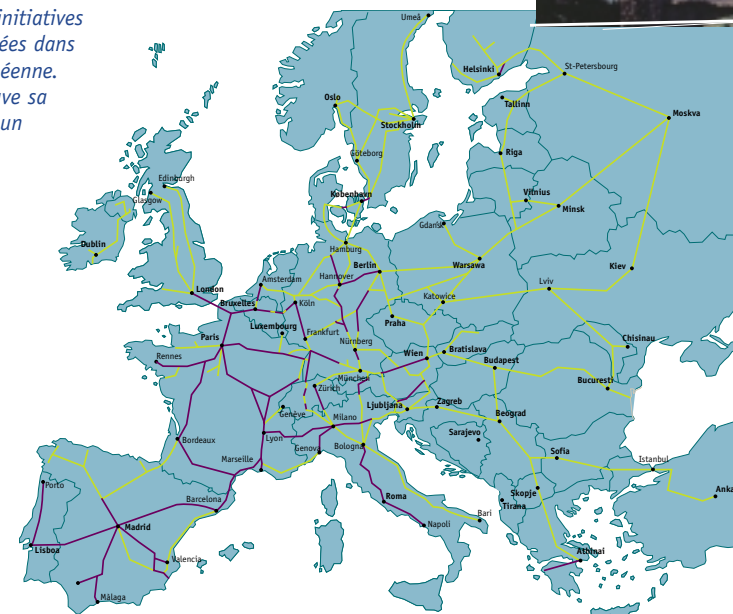
Liaisons à grande vitesse au départ de la Belgique.



Ainsi, avec la construction de ces lignes, la Belgique renforce sa position au cœur de l'Europe ferroviaire. D'autres pays comme la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne, la Suède... ont eux aussi déjà posé les premiers jalons de ce qui formera bientôt un vaste réseau de lignes à grande vitesse.

D'abord nationales, ces initiatives se sont peu à peu intégrées dans une démarche plus européenne. Car la grande vitesse trouve sa véritable dimension dans un contexte international.

A l'horizon 2020, quelque 18 000 km de lignes nouvelles ou modernisées relieront entre elles toutes les régions de notre continent. Cela, pour la grande satisfaction de voyageurs toujours plus nombreux.



2020: réseau européen à grande vitesse.

Les enjeux de la grande vitesse



➤ Au cours des vingt dernières années, nos besoins en déplacements ont véritablement explosé. Conséquence de cette évolution : les embouteillages sont désormais un fait quotidien à l'approche de toutes les grandes villes d'Europe. L'avion, lui, s'est largement démocratisé. En périodes de pointe, il n'y a plus assez de pistes pour tout le trafic.

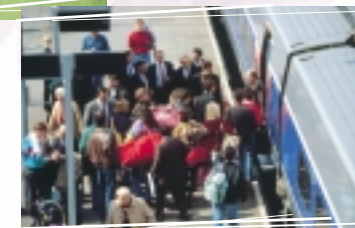
Et demain?

Tout indique qu'avec la disparition des frontières en Europe, nos besoins en déplacements vont s'intensifier fortement au cours des deux prochaines décennies.

A proximité des grandes villes, il y a peu de place pour agrandir ou multiplier les autoroutes et les aéroports. Sans compter que le prix à payer pour améliorer les infrastructures existantes serait énorme et aurait des répercussions très graves sur notre environnement.

Que faire?

Puisque ni l'avion ni la route ne peuvent relever seuls ce défi, il fallait explorer une autre voie. Une voie plus écologique et mieux adaptée à nos besoins présents et futurs. Cette alternative existe déjà en Belgique comme dans plusieurs autres pays d'Europe. Chez nos voisins français, elle est parvenue en quelques années à modifier en profondeur les habitudes de déplacements. Cette alternative, plébiscitée par 900 millions de voyageurs depuis 1981, c'est le TGV.



Le TGV, qu'est-ce que c'est ?

› Symbole du renouveau des chemins de fer, le TGV est d'abord le train le plus rapide du monde en service commercial. Conçu pour transporter un grand nombre de personnes, d'une ville à une autre, le TGV est capable - selon les différents systèmes mis au point - d'atteindre des vitesses s'échelonnant entre 250 et 300, voire 350 km/h, en réduisant considérablement les temps de parcours, avec l'assurance d'un très haut niveau de confort et d'une sécurité sans faille.



515,3 km/h: tel est le record de vitesse ferroviaire établi par un TGV, le 18 mai 1990. Circulant à 300 km/h en service commercial, le TGV dispose donc d'une belle réserve de puissance.

Le train à grande vitesse, qui circule sur des lignes électrifiées, présente l'avantage de mieux préserver l'environnement que la voiture et l'avion. Il ne provoque pratiquement aucune pollution de l'air, occupe beaucoup moins d'espace au sol et utilise très peu d'énergie: un TGV à 300 km/h consomme par voyageur environ 2,2 litres d'équivalent pétrole pour 100 km contre une moyenne de 8 litres pour une voiture à 120 km/h avec deux personnes à bord.



Thalys roulant sur une ligne classique.

Le principal atout du train à grande vitesse réside dans sa capacité à utiliser les mêmes gares et les mêmes voies qu'un train ordinaire. Il circule aussi bien en site neuf, c'est-à-dire sur des lignes spécialement conçues pour la grande vitesse, que sur des tronçons de voies aménagées, qu'il peut emprunter pour prolonger son parcours et acheminer ses passagers directement en plein cœur des villes.

En raison de toutes ces performances, le train à grande vitesse constitue le mode de transport idéal pour couvrir de longues distances, allant bien au-delà des frontières de notre pays.



Voyager autrement

Aujourd'hui, sur les distances de 300 à 600 kilomètres, l'automobile se taille la part du lion et reste le mode de déplacement favori d'une majorité d'Européens. Cette situation se transforme cependant avec l'arrivée du train à grande vitesse.

Un seul exemple: depuis sa mise en service entre Bruxelles et Paris, Thalys a connu un succès sans cesse croissant. En cinq ans, cette liaison a attiré plus de 14 millions de voyageurs. Ce qui a fait passer de 24% à 60% la part de marché du chemin de fer dans l'ensemble du transport de personnes entre ces deux villes.

Cette première expérience réussie ainsi que l'augmentation prévisible du trafic à grande vitesse dans les années à venir justifient la construction de lignes à grande vitesse dans notre pays.

314 km de lignes à grande vitesse dont 200 km en site neuf

Encouragés par la réussite du TGV français, le gouvernement belge et la SNCB décident, à la fin des années 1980, de construire un réseau à grande vitesse pour relier la Belgique aux principales métropoles de l'Europe du nord-ouest. Dans notre pays, trois grands axes ont été retenus :

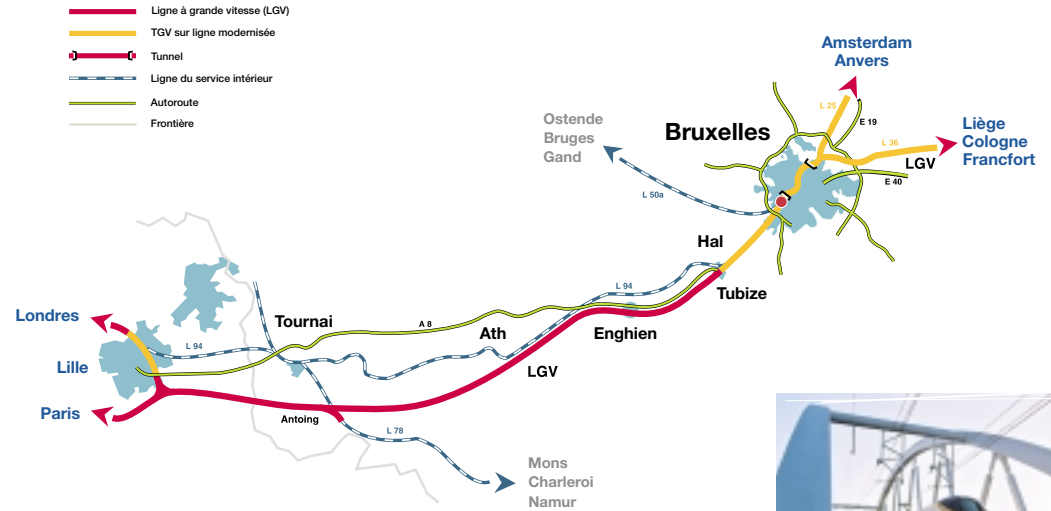
Frontière française - Bruxelles (88km)

Cette ligne, dont les premiers travaux ont débuté en 1993, a été inaugurée en 1997.

Entre la frontière française et Tubize, c'est-à-dire sur une distance de 71 km, la ligne à grande vitesse est construite en site neuf. Les TGV y circulent à 300 km/h. Au-delà, la ligne existante vers Bruxelles a été portée à quatre voies. Sur deux d'entre elles, les TGV roulent à 160 km/h* jusqu'à la gare du Midi. Quant aux deux autres voies, elles sont notamment destinées aux trains IC (Intercités) et IR (Interrégionaux) du service intérieur.

A Antoing, près de Tournai, la ligne nouvelle croise la dorsale ferroviaire wallonne. Un raccordement a été construit entre ces deux lignes. Grâce à cette connexion, les Thalys qui desservent Namur, Charleroi et Mons peuvent rejoindre directement Paris sans devoir passer par Lille.

(*) 220 km/h en 2006



TUC RAIL: un rôle irremplaçable dans la construction des lignes du TGV

Dès le lancement du projet de ligne à grande vitesse, la SNCB a confié à sa filiale TUC RAIL, créée en 1992, le soin de construire et de moderniser les infrastructures ferroviaires destinées aux TGV. Ainsi, depuis dix ans, TUC RAIL est le maître d'œuvre de ce qui peut être considéré comme le plus grand chantier de Belgique.

Le respect des équilibres naturel et humain

Fait sans précédent en Belgique pour la construction d'une importante infrastructure de transport: de vastes études d'incidence sur l'environnement, propres à chaque tronçon de ligne nouvelle, ont été réalisées par des experts indépendants préalablement au choix du tracé.

Ainsi, tout un arsenal de solutions est mis en œuvre pour intégrer ces lignes nouvelles aux sites traversés de façon à protéger au maximum le milieu naturel et humain. Ceci en concertation avec les riverains ainsi qu'avec les autorités nationales, régionales et communales.

A cette fin, la SNCB a prévu dès 1991 une enveloppe spéciale de 335 millions d'euros - le Fonds TGV - qui est consacrée à des mesures de protection de l'environnement ainsi qu'à différents travaux d'aménagements locaux.

En raison de l'évolution du projet et compte tenu des prescriptions formulées dans les études d'incidence relatives aux sections de lignes nouvelles à construire entre Anvers et la frontière néerlandaise ainsi qu'entre Liège et la frontière allemande, une enveloppe supplémentaire complètera le Fonds TGV initial.



Bruxelles - frontière néerlandaise (87 km)

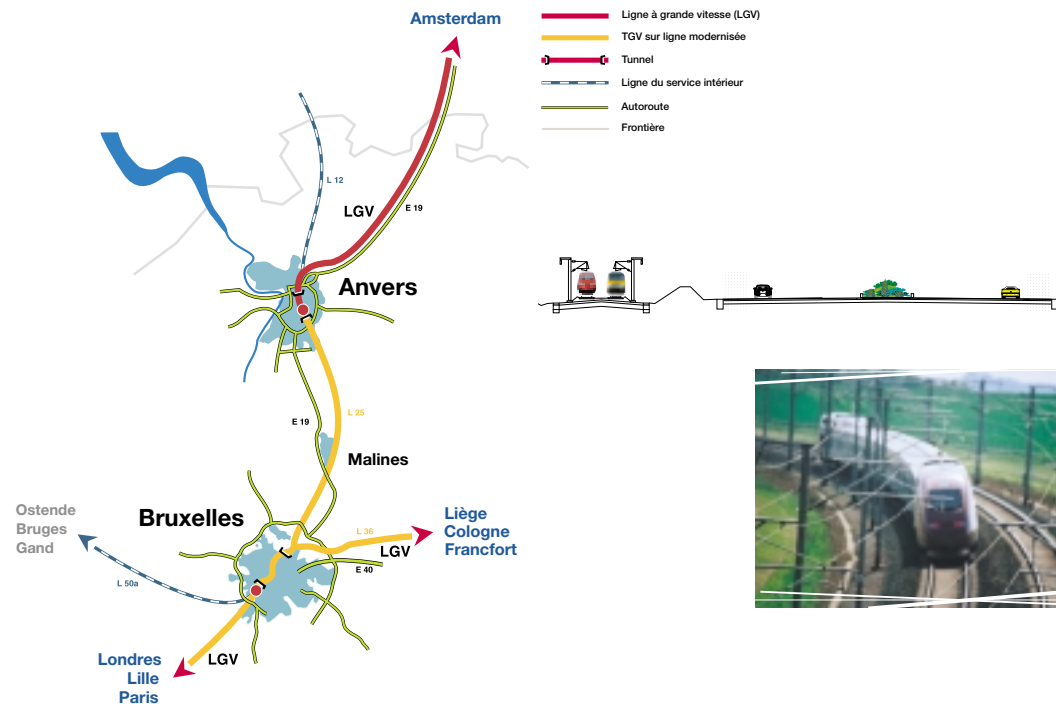
Entre Bruxelles et Anvers, les trains à grande vitesse roulent à 160 km/h sur la ligne existante modernisée.

À Anvers, une jonction nord-sud, longue de 3,8 km, est en construction sous la ville. Cette jonction sera partiellement construite en tunnel sur une longueur de 2,5 km. Ce tunnel double passera sous Anvers-Central qui cessera ainsi d'être une gare en cul-de-sac. La mise en service de cette liaison souterraine profitera à l'ensemble du trafic ferroviaire - national et international - passant par Anvers.

Au-delà, une ligne nouvelle (300km/h), dont le premier coup de pioche a été donné en 2000, est en construction à côté de l'autoroute E 19. Sur ce tronçon belge d'une longueur de 40 km, les travaux seront achevés en 2005.

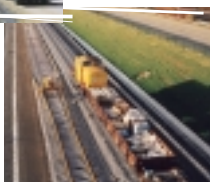


Construction du tunnel sous la gare d'Anvers-Central.



Les travaux de la grande vitesse

Si l'Eurostar ou le Thalys appartient au club très fermé des trains les plus rapides du monde, c'est grâce à la technologie de leurs rames mais aussi grâce à la qualité de la voie. Ces Formules 1 du rail doivent en effet disposer d'une piste parfaite pour atteindre la vitesse record de 300 km/h.



La construction d'une ligne à grande vitesse commence d'abord par des travaux de génie civil. Les ingénieurs ont suivi une ligne théorique, l'axe de la ligne, situé exactement à égale distance entre les futurs rails du TGV. Ainsi, les mètres cubes de déblais et de remblais,

les ponts ferroviaires et routiers, les tunnels et les viaducs sont tous positionnés et construits au centimètre près par rapport à ce fil d'Ariane invisible.

Une fois la plate-forme et les ouvrages d'art achevés, les équipes chargées de la mise en place des équipements

ferroviaires peuvent entrer en action : voies ferrées, caténaies, alimentation électrique, signalisation, télécommunications... Dès que ces travaux sont terminés, les premiers essais de vitesse peuvent alors commencer, en prélude à la mise en service de la ligne.





14 km de lignes à grande vitesse dont 200km en site neuf 314 km de lignes à grande vitesse dont 200km en site neuf 314 km de lignes à grande vitesse dont 200km en site neuf 314 km de lignes à grande vitesse

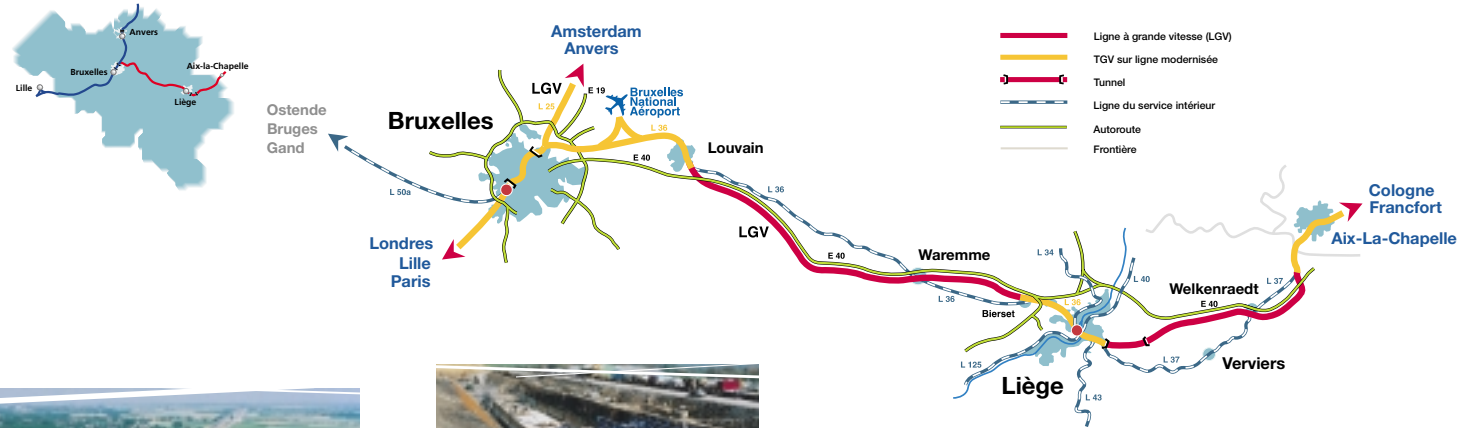
Bruxelles - frontière allemande (139 km)

Entre Bruxelles et Louvain, la ligne actuelle sera portée à quatre voies. Grâce à ce doublement de capacité, le trafic ferroviaire deviendra plus fluide et plus rapide. Sur les deux premières voies, les trains intercitys Bruxelles – Liège – Eupen et les Thalys circuleront à 200 km/h au lieu de 120 km/h aujourd'hui. Quant aux deux autres voies, elles seront entre autres utilisées par les trains du futur RER.

Au-delà de Louvain et jusqu'à Bierset, les trains à grande vitesse filent à 300 km/h sur une ligne nouvelle construite le long de l'autoroute E 40. Cette ligne peut également être parcourue à 200 km/h par les nouveaux trains rapides du service intérieur.

Dans l'agglomération liégeoise, les TGV empruntent les voies existantes modernisées. Au-delà, la SNCB construit près de Soumagne un tunnel de 6,5 km qui permettra aux trains à grande vitesse de rejoindre le plateau de Herve et l'autoroute E 40. Une fois sortis de ce tunnel, les trains à grande vitesse circuleront en site neuf (250 km/h) jusqu'à proximité de la frontière allemande. Au-delà, les trains roulent sur les voies existantes modernisées. Les premiers travaux de ce tronçon construit entre Liège et l'Allemagne ont commencé en 2001. Ceux-ci progressent à grands pas, notamment sur le site du futur tunnel de Soumagne.

L'inauguration de la liaison Bruxelles-frontière allemande est prévue pour 2006, soit quatre ans après la mise en service de la section de ligne nouvelle entre Louvain et Liège.



Le plus long tunnel de Belgique

Avec ses 6 530* mètres de long, le tunnel à double voie de Soumagne sera l'ouvrage ferroviaire le plus important de Belgique. Situé à l'est de Liège, il permettra aux Thalys de rejoindre le plateau de Herve à une vitesse de 200 km/h. La tête ouest du tunnel est à une altitude de 90 mètres tandis que sa tête est se situe à une altitude de 210 mètres. La construction de ce tunnel a débuté en 2001 et s'achèvera à l'horizon 2005.

(* 5 940 mètres de tunnel proprement dit et deux tranchées couvertes respectivement de 177 et 413 mètres de longueur.



Quels trains à grande vitesse

pour la Belgique?



› Symbole d'une étroite collaboration entre les chemins de fer belges, français et la société britannique Eurostar U.K., ce train à grande vitesse fut, dès 1994, le premier à circuler dans notre pays.

Eurostar effectue l'aller-retour Bruxelles-Londres et Paris-Londres, via Lille et Ashford (Kent), en passant par le tunnel sous la Manche. Il assure la desserte des capitales belges et britanniques en 2h40, jusqu'à 8 allers-retours quotidiens.

Depuis sa mise en service, 9,5 millions de voyageurs ont choisi Eurostar plutôt que de prendre l'avion, l'auto ou le bateau pour se déplacer entre Bruxelles et Londres. Eurostar détient ainsi 46% de parts de marché sur la liaison Bruxelles-Londres et 64% sur la relation Paris-Londres.

Composé de 2 motrices et de 18 voitures, Eurostar mesure près de 400 mètres et peut accueillir jusqu'à 766 voyageurs (560 personnes en seconde classe et 206 en première). Sur les 31 rames Eurostar, quatre appartiennent à la SNCB.



Eurostar change son "look"

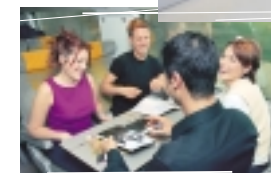
Afin d'améliorer le confort des voyageurs, le designer français Philippe Starck a été choisi pour mener à bien la rénovation complète du service Eurostar.

Cette modernisation concerne à la fois l'intérieur des trains, l'ensemble des terminaux Eurostar, les uniformes du personnel ainsi que les autres éléments du service (restauration à bord, signalétique...). Cet Eurostar entièrement repensé est annoncé pour 2004.

Par ailleurs, dès 2003, la Grande-Bretagne inaugurera sa première section de ligne à grande vitesse construite entre la sortie du tunnel sous la Manche et la périphérie de Londres. La mise en service de cette nouvelle ligne permettra de réduire de quinze minutes le temps de parcours entre les capitales belge et britannique, soit seulement 2h25 au lieu de 2h40.



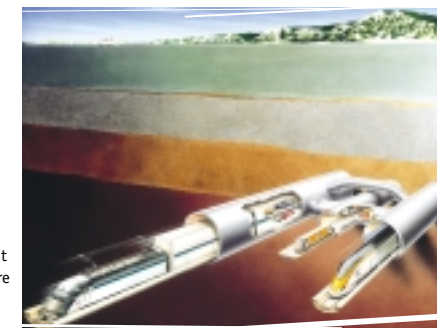
Nouveau salon Eurostar entièrement repensé par Philippe Starck (Paris-Nord). Le salon Eurostar de Bruxelles-Midi sera lui aussi redécoré dans le même style.



Ne pas confondre Eurostar et navette Eurotunnel

Eurostar est un train à grande vitesse (300 km/h) qui mène les voyageurs directement à Londres au départ de Bruxelles ou de Paris, en passant par le tunnel sous la Manche.

La navette Eurotunnel (140 km/h) circule d'un bout à l'autre du tunnel sous la Manche, entre Calais et Folkestone. Elle transporte, avec leur véhicule, des personnes qui se rendent au Royaume-Uni par la route. Ce service est exploité par la société Eurotunnel, gestionnaire du tunnel.





Thalys est un service offert conjointement par les chemins de fer belges, français, néerlandais et allemands. Ce train, qui dessert plus de vingt villes européennes, circule principalement entre Paris, Bruxelles, Liège et Cologne ainsi qu'entre Paris, Bruxelles, Anvers et Amsterdam. Thalys peut être considéré comme le principal train européen à grande vitesse.



Thalys assure en outre des liaisons saisonnières. Durant l'été, il est possible de rejoindre Avignon et Marseille au départ de Bruxelles en respectivement 4h00 et 4h30

En hiver, une liaison vers les Alpes est également proposée.

Depuis l'ouverture de ce service en 1996, le succès des Thalys ne s'est jamais démenti puisque plus de 25 millions de personnes ont voyagé à bord de ce train, toutes liaisons confondues.

Le secret de cette remarquable croissance? La rapidité des liaisons, bien sûr, mais aussi un confort et un service de qualité, un accueil soigné ainsi que des complémentarités bien étudiées. Il est ainsi possible pour les passagers du Thalys de choisir une formule de billet train + avion leur permettant, grâce à un accord de partenariat avec Air France, de s'embarquer à Bruxelles-Midi pour rejoindre directement l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. Dans la même logique, un accord similaire, signé avec la KLM, permet aux voyageurs de cette compagnie aérienne de rejoindre l'aéroport de Schipol en prenant un Thalys à Anvers-Berchem.

En Belgique, Thalys propose également des liaisons quotidiennes vers Paris au départ de Namur, Charleroi, Mons, Ostende, Bruges et Gand. Par ailleurs, les voyageurs peuvent s'installer confortablement à bord de Thalys en gare de Bruxelles-Midi pour rejoindre Disneyland® et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle sans devoir transiter par le centre de Paris.



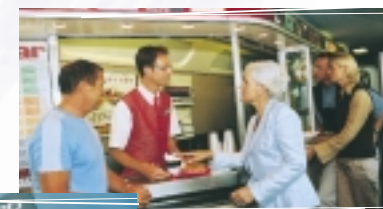
Thalys quadricourant et tricourant.

Quelle fréquence? Entre Bruxelles et Paris, jusqu'à 28 départs chaque jour, soit un train toutes les 30 minutes de 6 à 19 heures. Entre Bruxelles et Amsterdam, jusqu'à sept Thalys par jour, et entre Bruxelles et Cologne, sept Thalys quotidiens.

Du point de vue technique, Thalys est le premier train à grande vitesse capable de capter les différentes tensions électriques utilisées en Belgique, en France, aux Pays-Bas et en Allemagne. Outre ces rames appelées quadricourant, des Thalys tricourant circulent notamment entre Amsterdam, Bruxelles et Paris.

Composée de 2 motrices encadrant 8 voitures, Thalys mesure près de 200 mètres. Chaque rame comporte 377 places assises (257 en Confort 2 et 120 en Confort 1). Deux rames peuvent être couplées et ainsi accueillir 754 personnes.

Les chemins de fer belges, français, allemands et néerlandais ont fait construire 17 rames Thalys quadricourant, dont 7 pour la SNCB. Les rames Thalys tricourant appartiennent quant à elles à la SNCF qui en possède 10 exemplaires.



TGV Bruxelles - France

➤ Grâce à une ligne à grande vitesse contournant la région parisienne, des TGV bleu-argent de la SNCF venant de Belgique peuvent rejoindre directement le sud de la France, la vallée du Rhône ou les Alpes sans devoir passer par Paris.

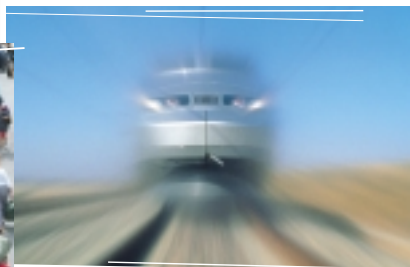


Par ailleurs, depuis l'ouverture de la ligne du TGV Méditerranée en juin 2001, plus de 1000 km de ligne à grande vitesse relie Bruxelles et le midi de la France.

Vers la Provence, la Côte d'Azur et le Languedoc-Roussillon, les voyageurs peuvent ainsi gagner jusqu'à une heure et demie de trajet. Nîmes n'est plus qu'à 5h10 de Bruxelles et Montpellier à 5h38.

Il est également possible, au départ de Bruxelles-Midi, de s'installer dans un TGV pour se rendre, selon la saison, en Touraine ou dans le Bordelais, sans changer de train à Paris.

Dans le nord de la France, les TGV effectuent également un arrêt en gare de Lille-Europe et deux autres en région parisienne: l'un dans l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle; l'autre à l'entrée du parc Disneyland® de Marne-la-Vallée.



Le contournement de Paris

Le contournement de Paris est une liaison de 102 km qui permet de relier entre elles les lignes à grande vitesse du sud-est, de l'ouest et du nord de la France.

Cette réalisation a donc pour effet de rapprocher Bruxelles des régions touristiques françaises en évitant les culs-de-sacs des gares parisiennes et les changements de trains. Le voyage est ainsi plus rapide et beaucoup moins stressant.



Grâce au double viaduc d'Avignon, construit au-dessus du Rhône, les TGV s'élancent à 300 km/h vers Montpellier ou Marseille.



Confort sur toute la ligne

Une fois à bord des trains à grande vitesse, le voyageur jouit d'un confort raffiné: éclairage tamisé, air conditionné, suspension souple, sièges individuels avec appui-tête, repose-pieds et tablette...



Toute une série de services sont également prévus pour répondre aux attentes de chacun: bar-détente, kiosque à journaux, relais-bébé pour les soins des tout-petits...

A bord d'Eurostar, entre Bruxelles et Londres, les voyageurs de première classe se voient offrir un verre de champagne et un repas de qualité (entrée, plat principal et dessert), servi à la place et compris dans le prix du billet. Ils ont aussi à leur disposition une sélection de journaux ou de magazines belges et internationaux.

En deuxième classe, les passagers peuvent se rendre dans l'une des deux voitures-bars pour acheter sandwiches, en-cas chauds, viennoiseries ou boissons.

A bord de Thalys, quel que soit l'espace qu'ils choisissent - Confort 1 ou Confort 2 -, les clients bénéficient de services adaptés à leurs besoins.

Dans les voitures de Confort 1, Thalys propose aux voyageurs (en semaine) un repas léger offert à la place, une sélection de journaux et un service de taxi.

Un bar-buffet est également ouvert à tous les voyageurs.

Billet et réservation: indispensables et indissociables

Afin d'offrir à tous les passagers le bénéfice d'une place assise, l'accès à bord des trains à grande vitesse doit être précédé d'une réservation qui est incluse dans le prix du billet. La vente de ces billets est ouverte trois mois* à l'avance et se termine peu de temps avant le départ du train.

*Deux mois pour le TGV Bruxelles-France.

Des distances qui se comptent en temps

	km	actuellement	horizon 2006
Bruxelles* - Londres	375	2h40**	2h00 (en 2007)
Bruxelles - Paris	314	1h25	1h22
Bruxelles - Amsterdam	226	2h39	1h33 (en 2007)
Bruxelles - Rotterdam	144	1h40	1h10
Bruxelles - Cologne	227	2h32***	1h40
Bruxelles - Lille	107	0h40	0h37
Bruxelles - Roissy	291	1h16	1h13
Bruxelles - Disneyland® Paris	315	1h30	1h27

* A Bruxelles, tous les trains à grande vitesse partent de la gare du Midi ** 2h25 (en 2003) *** 2h24 (12/2002)

Liège - Bruxelles	103	1h07*	0h40
Liège - Paris	417	2h37**	2h07
Liège - Cologne	124	1h25	0h58

* 0h57 (12/2002) ** 2h29 (12/2002)

Anvers - Bruxelles	46	0h36*	0h29**
Anvers - Amsterdam	180	2h03*	1h08**
Anvers - Paris	360	2h09*	1h57**

* Anvers-Berchem ** Anvers-Central

Namur - Paris	358	2h15	2h15
Charleroi - Paris	321	1h45	1h45
Mons - Paris	280	1h17	1h17

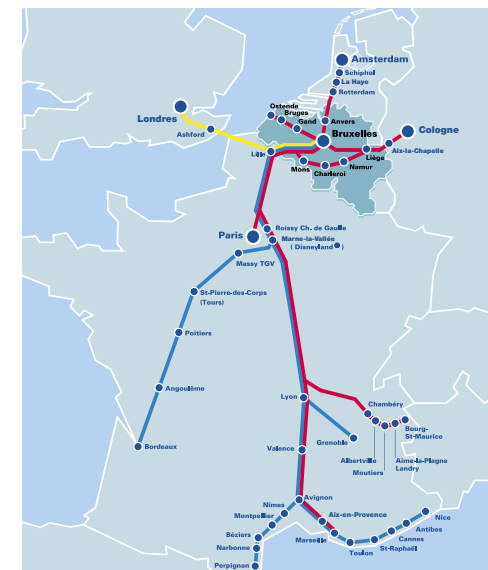
Ostende - Paris*	429	2h43	2h41
Bruges - Paris*	406	2h29	2h26
Gand - Paris*	366	2h06	2h02

* via Bruxelles

Bruxelles - Lyon	732	3h51	3h48
Bruxelles - Avignon*	970	4h00	3h57
Bruxelles - Marseille*	1091	4h31	4h27
Bruxelles - Montpellier	1087	5h38	5h35
Bruxelles - Bordeaux	957	5h55	5h52
Bruxelles - Grenoble	882	5h12	5h09

* En Thalys

Liaisons à grande vitesse au départ de la Belgique



De nombreux voyageurs attendus

En France, où la grande vitesse est devenue une réalité quotidienne, l'engouement pour le TGV a dépassé toutes les prévisions: 900 millions de passagers l'ont emprunté depuis 1981.

Aussi la SNCB attend-elle de la mise en service des trains à grande vitesse en Belgique une considérable expansion de son trafic international: elle prévoit de transporter sur ses lignes à grande vitesse environ 17 millions de passagers par an à l'horizon 2010.



Les gares de la grande vitesse

› L'arrivée des TGV à Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins ainsi que la volonté de la SNCB d'offrir un service de qualité aux voyageurs du réseau intérieur ont conduit à repenser de manière fondamentale ces trois grandes gares.

Dans ces gares, tous les voyageurs des services intérieur et international disposeront d'un cadre moderne, pratique et convivial. Ils pourront y trouver des installations d'accueil à la hauteur de leurs exigences: centre de voyages, commerces, salle des guichets et d'attente, cafétéria, téléphones publics, installations sanitaires de qualité...

Ces nouvelles installations ont été conçues pour faciliter les correspondances entre TGV et trains du service intérieur ainsi qu'avec les autres moyens de transports privés et publics. Ces gares seront d'un accès aisé et bien pourvues en facilités de parking.

Bruxelles-Midi



› Le site de Bruxelles-Midi, qui englobe en un même lieu le terminal Grande Vitesse et la gare pour les trains du service intérieur, fait actuellement l'objet d'importantes transformations. Tous les voyageurs pourront bientôt y être accueillis dans les meilleures conditions.

L'ancienne gare de Bruxelles-Midi s'est progressivement transformée en un centre de communication ultramoderne. Bruxelles-Midi s'organise sur deux niveaux: au rez-de-chaussée, les services pour les voyageurs et les commerces; au premier étage, les voies et les quais.



Les installations de la gare accueillant les Thalys, les Eurostar et les TGV Bruxelles-France s'étendent sur un ensemble de six voies. Ce terminal Grande Vitesse sera bientôt surmonté d'un bâtiment administratif de six étages intégré dans la façade de la gare.

Une galerie en verre, construite devant le terminal, servira de zone piétonne couverte. Elle accueillera également quelques commerces.

Les quais et les voies ont été - ou vont être - complètement renouvelés. De nouvelles marquises de quai sont progressivement installées. Une fois assemblées les unes aux autres, ces marquises formeront une grande verrière semi-transparente.

Les abords de la gare sont également en pleine métamorphose. Un parking souterrain de 2 500 places a ainsi été construit. La place de la gare et un nouveau bâtiment abritant des bureaux et des logements seront aménagés au-dessus de ce parking.

Tous les travaux de modernisation de la gare et de ses alentours devraient être terminés à l'horizon 2006.

L'étude et le suivi du projet de Bruxelles-Midi sont assurés par Eurostation, filiale de la SNCB.



Une nouvelle gare TGV à Bruxelles

En fonction du développement du réseau à grande vitesse en Europe et de la croissance de la demande en Belgique, il sera envisagé de construire un autre terminal TGV, à Schaerbeek, dans le nord de l'agglomération bruxelloise. Cette nouvelle gare fonctionnera en étroite interconnexion avec l'aéroport de Bruxelles-National.

Liège-Guillemins

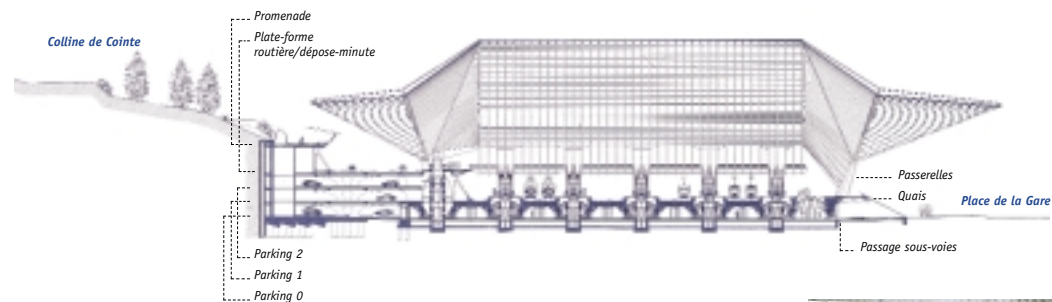
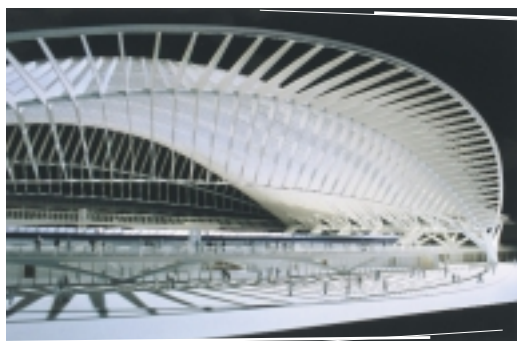
➤ Liège-Guillemins vit sous le signe du changement puisqu'à l'horizon 2006, une nouvelle gare, à l'architecture résolument contemporaine, remplacera l'ancien bâtiment des voyageurs: trafic croissant et progrès technique obligent.

L'étude et le suivi du projet ont été confiés à Euro Liège TGV, filiale de la SNCB. Sa mission architecturale se double d'une mission ferroviaire: moderniser complètement les 2,5 km de voies d'accès au futur bâtiment des voyageurs.

La nouvelle gare sera une gare pour tous puisqu'elle accueillera sur un même site et pour plus d'efficacité, la clientèle des services intérieur et international.

Les voyageurs y trouveront tout ce qu'ils peuvent attendre d'un centre de voyage moderne: services à la clientèle, commerces, espaces conviviaux... Elle comptera 9 voies et 5 quais larges, rectilignes et par conséquent plus confortables.

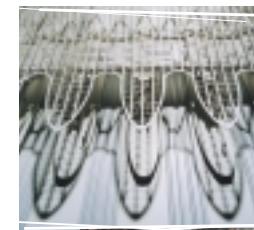
Désormais également accessible côté colline de Cointe, la gare sera en liaison directe avec le réseau autoroutier et proposera 800 places de parking à deux pas des quais.



Dessinée par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, la future gare des Guillemins est conçue comme un vaste espace ouvert sur la ville. Ce qui frappe d'abord, c'est l'ampleur du bâtiment, la force de sa structure soulignée par les matériaux utilisés - béton, acier, verre - en même temps que sa légèreté.

Le nouvel édifice, aux courbes harmonieuses, s'exposera aux regards de chacun, renforçant ainsi sa vocation de lieu d'échanges et de communications. Il n'y aura pas de façade au sens classique du terme. Donc pas de murs, pas d'obstacles mais une structure rythmée, transparente qui confèrera à l'édifice une extraordinaire fluidité. La conception de la gare, toute de symétrie, lui donnera une très grande lisibilité.

Désormais doublement accessible, la gare deviendra ainsi le trait d'union entre deux quartiers jusqu'ici séparés: celui, résidentiel, de la colline de Cointe et celui, commerçant, des Guillemins appelé à se recomposer dans le futur autour du vaste espace à aménager côté ville.



Tgv et réseau intérieur: une étroite complémentarité

Le train à grande vitesse ne transforme pas seulement la desserte internationale de Bruxelles, d'Anvers et de Liège. A partir de ces trois villes, des correspondances sont assurées avec les trains du service intérieur.



Par ailleurs, le réseau intérieur profitera aussi de l'infrastructure destinée aux trains à grande vitesse pour accroître ses performances: plusieurs tronçons de lignes à grande vitesse pourront être parcourus à 200km/h par les nouveaux trains rapides du service intérieur.

En 2006, le temps de parcours des trains IC entre Liège et Bruxelles-Nord passera de 1h09 à 48 minutes. La ligne à grande vitesse (LGV) en cours de construction entre la Belgique et les Pays-Bas pourra également être utilisée par les trains IC de nouvelle génération pour relier Anvers à Breda en 35 minutes au lieu de 1h28 actuellement. En Campine, ces trains feront également arrêt dans une gare qui sera construite le long de la LGV, à Brecht.

Enfin, grâce à la construction d'une courbe de raccordement à proximité de Zaventem, il sera possible en 2006 de rejoindre l'aéroport de Bruxelles-National au départ de Liège-Guillemins, Louvain ou Verviers, sans plus devoir passer par la gare de Bruxelles-Nord.



Un investissement à long terme

Au cours des quarante dernières années, des montants considérables ont été investis dans la construction et le développement de routes et d'aéroports, et relativement peu dans la modernisation des chemins de fer.

Les investissements pour la construction d'une nouvelle infrastructure à grande vitesse, couplée avec la modernisation du réseau intérieur, sont importants, d'autant plus que les travaux nécessaires et l'achat du nouveau matériel roulant constituent la plus vaste entreprise réalisée par la SNCB depuis la seconde guerre mondiale.

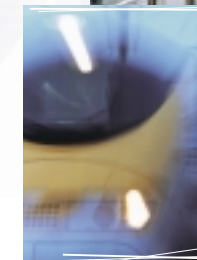
Le projet TGV représente un budget de 4,18 milliards d'euros pour les travaux d'infrastructure et de 350 millions d'euros pour l'acquisition des rames Eurostar et Thalys.

Cet important investissement est en partie financé par la SNCB qui a recours à l'emprunt. L'Etat fédéral participe également à ce financement sous la forme d'une dotation annuelle qui correspond à la partie des travaux servant à l'amélioration du réseau intérieur.

Par ailleurs, l'Etat intervient aussi par le biais d'une participation au sein d'une société de financement mixte (public-privé) - la "Financière TGV" - qui doit fournir à la SNCB les moyens nécessaires à la réalisation complète du projet TGV "de frontière à frontière".

Entre Anvers et la frontière néerlandaise, la ligne à grande vitesse sera cofinancée par les Pays-Bas. En raison du choix commun du tracé, impliquant une plus grande longueur de cette ligne en territoire belge, les Pays-Bas ont accepté de participer à hauteur de 500 millions d'euros dans ces travaux. Enfin, une intervention de l'Union européenne est attribuée à titre de soutien aux projets d'intérêt européen (215 millions d'euros).

Le développement du projet TGV, dont l'incidence sera importante sur les résultats de la SNCB durant les années de démarrage, aura à long terme des répercussions financières très favorables.



Investir pour une mobilité durable

La SNCB attache autant d'importance à la modernisation de son réseau intérieur qu'à la réalisation du projet TGV. C'est pourquoi elle a élaboré le plan STAR 21 qui programme la modernisation du réseau belge sur une période de trente ans, par le biais de plans pluriannuels.

Le plan d'investissements 2001-2012 en est la dernière traduction concrète: 17,733 milliards d'euros vont ainsi être investis durant les douze prochaines années tant dans le réseau intérieur que dans le projet TGV pour améliorer les services offerts à la clientèle. Ces investissements importants devraient permettre d'augmenter de 50% le nombre de voyageurs à l'horizon 2010.



Les grands projets d'actions du plan 2001 - 2012

Réalisation du Réseau Express Régional (RER) autour de Bruxelles

Augmenter l'offre des trains et la capacité des lignes dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles : telle est la raison d'être du RER (Réseau Express Régional). Dans cette optique, certaines lignes seront dédoublées. Avec le RER, la SNCB prévoit de faire rouler un train toutes les 15 minutes, voire davantage, en heures de pointe sur les lignes concernées. Les différentes sociétés de transports en commun (SNCB, STIB, TEC et De Lijn) sont associées à ce projet. Elles devront harmoniser leurs correspondances, leurs tarifs et leurs horaires.



Modernisation et entretien des réseaux voyageurs et marchandises

Chaque jour, 440 000 voyageurs empruntent les 3 454 km de lignes du réseau intérieur. L'augmentation de la vitesse sur certaines lignes, l'extension de leur capacité (voies supplémentaires sur des lignes existantes) et l'amélioration de l'accueil à la clientèle dans les gares feront l'objet d'investissements importants.

Acquisition de nouveaux trains et modernisation du matériel roulant existant

Depuis quelques années, de nouvelles voitures ont fait leur apparition, notamment sur les lignes hautement fréquentées du réseau. Elles bénéficient d'un confort comparable à celui des TGV: air conditionné, sièges spacieux, repose-pieds, tablettes, affichage électronique des destinations...

Au rayon des livraisons et des projets

210 voitures à deux niveaux, 60 locomotives électriques, 80 autorails diesel, 151 automotrices quadruples à double étage et 10 automotrices doubles à simple niveau sont en livraison, en commande ou en projet. Par ailleurs, 578 voitures, 298 automotrices et 50 locomotives sont en cours de modernisation.

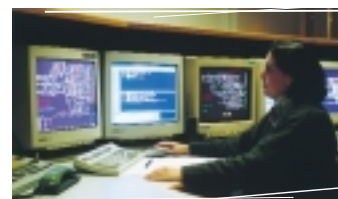
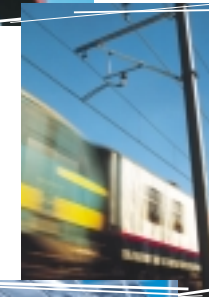
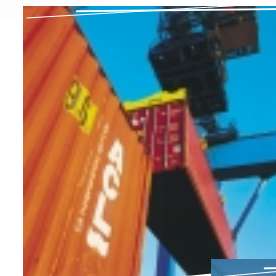
Amélioration de l'accès aux zones portuaires (Anvers, Zeebrugge)

La SNCB a décidé de construire une seconde ligne d'accès au port d'Anvers pour les trains de marchandises. Cette infrastructure est capitale pour l'activité ferroviaire du port.

Développement des infrastructures ferroviaires autour de l'aéroport de Bruxelles-National

Deux nouvelles courbes de raccordement permettront une desserte directe de l'aéroport pour les trains en provenance d'Anvers et de Malines ainsi que pour ceux venant de Liège, Verviers, Louvain et Hasselt.

Achèvement du projet TGV vers l'Allemagne et les Pays-Bas



Pour en savoir plus sur le projet TGV en Belgique:

Tél.: 02 526 37 79

SNCB

UCC Communication (CO.032)

Rue de France, 85

1060 Bruxelles

Pour réserver et acheter vos billets Eurostar, Thalys et TGV Bruxelles-France

Tél.: 02 528 28 28

www.sncb.be

Deze brochure bestaat ook in het Nederlands.

Ed. resp.: L. Gillieaux - UCC Communication - Rue de France, 85 - 1060 Bruxelles - SNCB - Septembre 2002

Conception graphique: Image Plus

Photos et illustrations: SNCB: D. Mainil, L. Goossenaerts

*Belcam Productions - Euro Liège TGV - Eurostar (U.K.) Ltd: M. Weinreb - Eurostation - Eurotunnel
Samyn & Partners, SNCF: S. Cambon, J.-J. d'Angelo, J.-M. Fabbro, P. Plisson, M. Urtado - TUC RAIL*